

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :  
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

**Montréal, 24 – 29 mars 2003**

**Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation**  
**2.2 : Accès aux marchés**

**LOCATION D'AÉRONEFS DANS LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La présente note expose l'importance croissante de la location d'aéronefs dans l'utilisation de l'accès aux marchés, décrit les approches réglementaires des États à cet égard, fait état des questions de sécurité que cette pratique peut soulever et propose des dispositions réglementaires sur ce sujet.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 7.1.

**RÉFÉRENCES**

Lettre EC 2/82, LE 4/55-99/54 du 14 mai 1999  
Circulaire 295, Éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale

**1. INTRODUCTION**

1.1 Ces dix dernières années, le transport aérien international a connu une augmentation générale de la location des aéronefs, par laquelle un transporteur aérien loue (au lieu d'acheter) un aéronef auprès d'un autre transporteur ou d'autres organismes pour assurer un transport aérien commercial. La location peut être sans équipage ou avec équipage. La pratique de la location peut soulever des questions économiques et des questions de sécurité si l'aéronef loué est immatriculé dans un autre État que celui de l'exploitant qui s'en sert pour des services commerciaux internationaux. C'est pourquoi les États ont porté une attention croissante au traitement réglementaire des aéronefs loués, particulièrement dans le contexte de l'utilisation de l'accès aux marchés, tant dans une perspective de sécurité que dans une perspective économique. La présente note traite de cette évolution et de ces préoccupations, et elle propose des dispositions réglementaires que les États pourraient utiliser comme ils l'entendent dans leurs accords sur les services aériens.

## 2. TRAVAUX ANTÉRIEURS DE L'OACI

2.1 Pour résoudre certaines des questions et répondre à la demande des États qui souhaitent une aide concernant les aspects économiques et les aspects de sécurité de l'exploitation d'aéronefs loués, l'OACI a réalisé une étude sur la location des aéronefs, dans laquelle sont abordées les incidences économiques, réglementaires et sécuritaires de cette pratique et qui énumère certains principes couramment acceptés, afin d'aider les États à mettre au point des politiques efficaces et transparentes à ce sujet. Cette étude a été communiquée aux États contractants en mai 1999, avec des éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago relatif à la location, à l'affrètement et à la banalisation d'aéronefs (lettre EC 2/82, LE 4/55-99/54 du 14 mai 1999).

2.2 L'article 83 *bis*, qui est un amendement de la Convention de Chicago, est entré en vigueur le 20 juin 1997. Il dispose que certaines responsabilités de l'État d'immatriculation prévues dans la Convention peuvent être transférées à l'État de l'exploitant d'aéronefs loués. En juin 2002, le nombre d'États qui ont ratifié cet article était passé à 133, dont 17 ont conclu 24 accords à ce titre. Ces accords portent principalement sur des locations sans équipage auprès de sociétés de location ou d'organismes financiers. Les premiers éléments d'orientation de l'OACI sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* ont été revus et améliorés en fonction des leçons tirées de l'application de l'article depuis 1997, et ces nouveaux éléments seront publiés au début de 2003 dans une circulaire de l'OACI intitulée «Éléments d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale» (Circ 295).

## 3. ÉVOLUTION RÉCENTE

3.1 L'utilisation d'aéronefs loués continue de jouer un rôle important pour les compagnies aériennes qui assurent des services aériens internationaux. Ces cinq dernières années, le nombre de transporteurs internationaux réguliers qui ont eu recours à la location a augmenté de 20 %. En 2001, 84 % des 532 transporteurs internationaux réguliers en activité dans le monde ont employé des aéronefs loués, et plus de 45 % des aéronefs de transport de toutes catégories en service chez ces transporteurs étaient loués. En ce qui concerne l'origine des aéronefs loués pour des services réguliers internationaux, de 1996 à 2001, le nombre d'appareils loués auprès d'autres transporteurs a augmenté de 33 %, celui des appareils loués auprès de sociétés de location a augmenté de 43 % et le nombre d'appareils loués auprès d'autres organismes (catégorie qui comprend par exemple les banques) a augmenté de 44 %. La tendance à la hausse de l'exploitation d'aéronefs loués s'est donc maintenue, en raison des avantages économiques et de la souplesse de la location par rapport à l'achat. Dans un environnement libéralisé, la location facilite l'entrée de nouveaux transporteurs sur le marché.

3.2 En ce qui concerne la réglementation bilatérale ou autre, au moment de l'étude de l'OACI sur la location des aéronefs (1999), 41 accords bilatéraux sur les services aériens (conclus entre 38 États) contenaient des dispositions sur la location. Depuis, 25 autres accords bilatéraux contenant de telles dispositions ont été conclus (entre 28 États, dont 22 ne faisaient pas partie du premier groupe de 38). Le premier accord sur les services aériens non bilatéral à contenir une disposition relative à la location d'aéronefs a été l'accord plurilatéral de «ciel ouvert» signé en mai 2001 par cinq membres de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC). La disposition en question étendait le nombre d'États dont les transporteurs pouvaient louer des aéronefs aux compagnies des États signataires en y incluant les membres de l'APEC non parties à l'accord. Au niveau régional, l'Union européenne a deux Règlements du Conseil (n° 3991/91 du 16 décembre 1991 et n° 2407/92 du 23 juillet 1992) et une Résolution (19 juin 1995) qui concernent l'utilisation d'aéronefs loués par les transporteurs aériens

communautaires; pour sa part, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) a une recommandation sur la location d'aéronefs (CEAC/21-1, 2-3 juillet 1997) à l'intention de ses membres.

#### 4. ANALYSE

4.1 Comme l'indiquait l'étude de l'OACI de 1999, des problèmes de sécurité risquent de se poser lorsqu'un aéronef loué est immatriculé dans un État autre que celui de l'exploitant qui l'utilise pour assurer des services commerciaux internationaux. L'approbation des locations avec ou sans équipage devrait clairement établir les responsabilités de chacun en ce qui concerne les normes de sécurité incombant à chacune des parties à l'accord dans leurs domaines respectifs de compétence.

4.2 D'un point de vue économique, les États soit approuvent, soit ne réglementent pas les accords de location où le loueur n'est pas un transporteur aérien et n'est pas contrôlé par un transporteur aérien. En d'autres termes, les contrats de location-acquisition et les contrats de location-exploitation à long terme dans lesquels le loueur est une société de location, une banque ou une autre entité sont généralement permis dans le transport aérien international. Sur le plan bilatéral, les États permettent généralement les locations entre compagnies aériennes des deux parties, mais elles restreignent ou interdisent les locations, particulièrement avec équipage, auprès des compagnies aériennes de pays tiers. Pour ce qui est des locations faisant intervenir des compagnies aériennes d'États non parties à l'accord ou à l'arrangement pertinent, les États exigent que ces compagnies aient les droits de trafic nécessaires, ou ils interdisent les locations si elles ne les ont pas.

4.3 Les modalités des dispositions des accords bilatéraux varient, mais elles traitent généralement de deux aspects fondamentaux de l'utilisation d'aéronefs loués : l'économie et la sécurité. Pour ce qui est de l'aspect économique, l'objectif est que les aéronefs loués auprès de compagnies aériennes d'États non parties à l'accord ou à l'arrangement ne servent pas à exercer des droits de trafic que la compagnie qui donne les aéronefs en location n'a pas. Sur le plan de la sécurité, l'objectif est plus général; il est que les aéronefs loués ne compromettent pas la sécurité.

4.4 Dans certaines situations (locations à long terme sans équipage), des accords au titre de l'article 83 *bis*, (cf. paragraphe 2.2), ont réduit les problèmes potentiels de sécurité des exploitants qui utilisent des aéronefs loués immatriculés dans un autre État que celui qui a désigné ces exploitants ou les a autorisés à assurer des services commerciaux internationaux. Dans les situations cependant où de tels accords ne conviennent pas, les États ont soit exigé que des normes minimales de sécurité soient respectées, soit convenu mutuellement au cas par cas de leurs responsabilités respectives en matière de sécurité concernant les aéronefs loués.

#### 5. CONCLUSIONS

5.1 La Conférence est invitée à conclure :

- a) que la location (avec ou sans équipage) offre des avantages considérables aux transporteurs aériens, qu'elle favorise le développement et la souplesse des services aériens et qu'elle donne la possibilité de créer de nouveaux transporteurs. Elle soulève toutefois des questions de réglementation touchant l'économie et la sécurité qu'il faut prendre en considération;

- b) que, au besoin, les États devraient réexaminer leurs dispositions réglementaires relatives à l'utilisation d'aéronefs loués dans les services internationaux à destination et en provenance de leur territoire, et établir clairement les responsabilités concernant le respect de normes minimales de sécurité, que ce soit en plaçant des dispositions appropriées dans leurs accords sur les services aériens ou en concluant des accords au titre de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago. Ils peuvent se servir pour cela des éléments d'orientation de l'OACI figurant dans la Circulaire 295.

## 6. ARRANGEMENT RÉGLEMENTAIRE RECOMMANDÉ

6.1 En 1999, l'étude de l'OACI sur la location d'aéronefs concluait que, malgré certains principes largement reconnus en matière de réglementation économique concernant, par exemple, l'utilisation d'aéronefs loués sans équipage, il n'existait pas à ce moment-là de consensus suffisant sur la conduite à suivre au sujet de l'approbation ou de la désapprobation de la location d'aéronefs pour pouvoir élaborer une démarche unique ou une clause type pour les accords sur les services aériens dans un domaine en évolution aussi rapide. De plus, l'étude constatait que, sur le plan de la sécurité, les situations complexes et diversifiées créées par les différents arrangements de location ainsi que la nécessité d'acquérir de l'expérience dans l'application des accords au titre de l'article 83 *bis* ne facilitaient pas l'établissement d'une politique unique et uniforme d'application mondiale couvrant toutes les situations relatives à la sécurité.

6.2 Depuis l'étude, les clauses bilatérales ont continué d'évoluer, et certains États emploient désormais un libellé standard dans les clauses sur la location d'aéronefs, apportant ainsi un peu d'uniformité. De plus, on a acquis une certaine expérience des accords conclus au titre de l'article 83 *bis*. Compte tenu de la tendance à la libéralisation et de cette expérience récente, il semblerait utile que l'OACI élabore un arrangement réglementaire sur la location, que les États pourraient utiliser s'ils le souhaitent. Cet arrangement réglementaire pourrait prendre la forme d'un modèle d'article sur la location à insérer dans les accords sur les services aériens.

6.3 Compte tenu des façons différentes d'aborder les aspects de sécurité et les aspects économiques de l'emploi d'aéronefs loués dans les accords et les usages existants, ainsi que de la grande diversité des arrangements de location, le modèle proposé prévoit un paragraphe général sur la sécurité qui renvoie à l'article sur la sécurité que contiennent de nombreux accords sur les services aériens, et il propose de choisir entre deux clauses sur les aspects économiques. Pour ce qui est des exigences concernant la sécurité, l'exploitation d'aéronefs loués est mise sur le même pied que celle des autres aéronefs exploités par les compagnies désignées au titre de l'accord. En revanche, si l'accord n'a pas de dispositions sur la sécurité, cette méthode ne fonctionne plus et les parties devraient alors envisager de conclure un accord sur le transfert de certaines responsabilités au titre de l'article 83 *bis* de la Convention de Chicago. On notera par ailleurs que l'OACI a produit une clause type sur la sécurité de l'aviation que les États peuvent employer, au besoin, dans leurs accords sur les services aériens (cf. lettre AN 6/42-01/84 du 14 septembre 2001). Pour ce qui est des paragraphes concernant les aspects économiques, les deux démarches de base concernant la location d'aéronefs auprès de compagnies qui ne sont pas parties à l'accord consistent soit à exiger les droits de trafic sous-jacents, soit à interdire les locations si la compagnie ne les possède pas. Ces deux options reconnaissent (par omission) que d'un point de vue économique, les États autorisent généralement les locations d'aéronefs auprès d'entités qui ne sont pas des compagnies aériennes.

6.4 Il est proposé à la Conférence d'examiner l'arrangement réglementaire ci-après, qui revêt la forme d'un projet de modèle de clause que les États pourraient utiliser à leur gré dans leurs accords

bilatéraux, régionaux ou plurilatéraux sur les services aériens. Ces dispositions ont aussi été insérées dans le Modèle d'accord sur les services aériens (TASA) (cf. ATConf/5-WP/17).

### **LOCATION D'AÉRONEFS**

1. *Une Partie peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord dans le cas où cette exploitation ne respecterait pas les normes et procédures de sécurité de l'article \_\_\_\_\_ (Sécurité).*
2. Première option

*Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs loués auprès d'autres compagnies aériennes pour assurer des services en vertu du présent Accord, à condition que toutes les compagnies participant à de tels arrangements détiennent les autorisations requises et répondent aux conditions applicables à ces arrangements.*

*OU*

Seconde option

*Sous réserve du paragraphe 1, les compagnies aériennes désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une compagnie aérienne qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.*

## **7. SUITE PROPOSÉE**

7.1 La Conférence est invitée :

- a) à examiner et à adopter les conclusions du paragraphe 5.1;
- b) à recommander l'adoption du modèle de clause sur la location d'aéronefs qui figure au paragraphe 6.4.